



L'âge d'or du hajj yéménite

Eric Vallet

► To cite this version:

| Eric Vallet. L'âge d'or du hajj yéménite. Qantara, 2014, 91, pp.43-46. halshs-00993292

HAL Id: halshs-00993292

<https://shs.hal.science/halshs-00993292>

Submitted on 20 May 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'âge d'or du *hajj* yéménite

Article paru dans *Qantara* (revue de l'Institut du monde arabe, Paris), 91, mai 2014, p. 43-46.

Antique terre nourricière de l'Arabie centrale, le Yémen étend son influence politique sur La Mecque à partir du XI^e siècle, avec l'appui du califat fatimide. Soit quatre siècles d'âge d'or d'un pèlerinage aux routes essentiellement maritimes et côtières, et d'une pratique spécifique liée à l'incurie du pouvoir local : l'appel à des hommes de religion pour protéger les routes terrestres.

De toutes les routes qui conduisaient à La Mecque, avant l'avènement du chemin de fer et de l'avion, les voies du pèlerinage venant du Yémen restent paradoxalement les moins bien connues. Sans doute ne firent-elles pas l'objet d'une attention aussi soutenue de la part des autorités que la grande voie du Darb Zubayda à l'époque des califes abbassides, ou que les routes du *hajj* égyptien et syrien au temps des sultans mamelouks et ottomans (XIII^e-XIX^e siècles). Mais l'importance des voies maritimes et terrestres reliant le Yémen à la cité sainte n'est pas moindre que celle des grands itinéraires impériaux du nord de l'Arabie.

Important foyer de culture et de civilisation depuis le I^{er} millénaire avant Jésus-Christ, l'Arabie du Sud exerça longtemps une véritable hégémonie sur l'Arabie centrale. Au moment de l'apparition de l'Islam, il existait encore des échanges continus et permanents entre le Hedjaz et les terres fertiles et étendues du Yémen. , de part et d'autre de la frontière actuelle entre Yémen et Arabie Saoudite: des régions escarpées comme le 'Asîr, des hauts-plateaux comme celui de Sa'da, constituaient un arrière-pays fertile en céréales, en fruits et en légumes, sans lequel l'approvisionnement de la cité sainte n'aurait pu être assuré tout au long de l'année. Selon Ibn al-Mujâwir, un voyageur persan du début du XIII^e siècle, lorsque les habitants des Sarât « entrent à La Mecque, ils l'emplissent d'un pain fait de froment, d'orge, de bouillie de céréales (*sawîq*), de beurre clarifié, de miel, de sorgho, de millet, d'amandes et de raisins secs et autres. Pour cette raison, les habitants de La Mecque disent : 'La caravane du pèlerinage de l'Irak est notre père, car nous en obtenons l'or, mais les habitants des Sarât sont notre mère, car nous en obtenons la subsistance. » Plus largement encore, le voyage vers La Mecque représentait pour beaucoup d'hommes (et parfois de femmes) d'extraction modeste, venus de toutes les régions agricoles de l'Arabie du Sud, du Hadramaout aux plaines côtières de la Tihâma, l'occasion de tenter leur chance en menant de petites transactions commerciales, dont les profits limités, une fois accumulés, permettaient souvent d'accéder à un statut supérieur. La liste serait longue de ces Yéménites partis de rien, qui, de 'Â'isha l'Adénite (XIV^e siècle) à Mohammed Ben Laden (1908-1967), firent fortune à l'ombre de la Mosquée sacrée.

Au-delà de ces échanges régionaux permanents, on ne sait toutefois que peu de choses sur la façon dont était organisée la participation des Yéménites au *hajj* au cours des premiers siècles de l'Islam. Le géographe al-Hamdânî (X^e siècle), dont le père avait sillonné l'Arabie en tant que guide chamelier, signale l'existence de deux routes principales, l'une longeant la côte de la mer Rouge et l'autre, parfois désignée sous le nom de *Najdiyya*, passant à l'intérieur des montagnes, par Sanaa, Saada et Taëf. Il n'existait pas de caravane unique organisée au moment du *hajj*, mais plutôt des groupes de pèlerins ou de marchands qui s'organisaient collectivement pour monter un convoi. Le pèlerinage restait une affaire individuelle, familiale ou locale, indissociable des liens économiques étroits qui existaient entre la principale ville sainte de l'Arabie et le Yémen. L'itinéraire suivi était connu de tous, et mémorisé sous la forme de poèmes dont les traces les plus anciennes remontent au IX^e siècle. L'intervention des autorités en place était limitée : s'il est question de temps à autre de la construction ou de la rénovation de puits, de citernes et de fontaines le long de la route, en signe de la générosité

de tel gouverneur ou souverain, il n'est guère de convois organisés par le pouvoir en place avant le XI^e siècle.

Cette époque marque toutefois un véritable tournant, ouvrant une longue période de quatre siècles au cours de laquelle l'influence du Yémen sur La Mecque se fit sentir plus fortement. Avec l'installation du califat chiite des Fatimides en Égypte à partir de 969, concurrent du califat abbasside de Bagdad, le Hedjaz devint un territoire disputé et le *hajj* un moment de confrontation entre les deux grandes puissances de l'Orient islamique. Pour un souverain, avoir son nom et ses titres proclamés au moment de l'appel à la prière quotidienne, au début du sermon du vendredi, son étendard levé lors de la Station de 'Arafa, ou pouvoir vêtir la Kaaba de sa robe noire, la fameuse *kiswa*, était plus qu'une marque d'honneur : c'était la confirmation de ses prétentions à gouverner le monde de l'Islam dans son entier. Un siècle durant, Abbassides et Fatimides se disputèrent ces prérogatives, sans jamais que l'un ou l'autre ne l'emporte de façon décisive : depuis les lointaines capitales du Caire ou de Bagdad, le contrôle du Hedjaz était loin d'être évident. L'installation d'un nouveau pouvoir chiite au Yémen à partir des années 1050, fidèle au califat fatimide, change la donne. Son fondateur, 'Alî al-Sulayhî, un chef de tribu issu de l'ouest de Sanaa, s'empare de la majeure partie du Yémen et effectue lui-même le *hajj* en 1063. Il soumet les factions locales de La Mecque et se distingue par ses généreuses aumônes. À son départ, il délègue son autorité à un chérif, descendant du Prophète, Ibn Abî Hâshim, pour gouverner la cité en tant qu'« émir ». Les descendants de ce dernier, directs ou par alliance, ne devaient cesser par la suite de jouer un rôle de premier plan dans le gouvernement de la cité, jusqu'en 1924. Que ce soit par l'intermédiaire des émirs-chérifs de La Mecque ou non, les différents pouvoirs qui se succédèrent au Yémen jusqu'au XV^e siècle, notamment celui des sultans rassoulides (1229-1454), se mêlèrent continûment aux affaires de la cité sainte. Durant cette période, ils maintinrent d'importants flux d'argent, de denrées alimentaires et de biens, non seulement au moment du pèlerinage, mais aussi tout au long de l'année par l'intermédiaire des grandes madrasas que ces princes d'Arabie avaient fait construire autour du Haram : aux XIII^e et XIV^e siècles, ces dernières constituaient les principales structures d'hébergement pour les pèlerins venus de tout le monde islamique. Il fallut la spectaculaire arrestation du sultan du Yémen par un chef de guerre mamlouk lors du *hajj* de 1351, et, plus encore, la déliquescence du sultanat yéménite au XV^e siècle pour que prenne fin cette longue période d'influence politique du Yémen dans la ville sainte.

Cet âge d'or du *hajj* yéménite suscita un flux grandissant de pèlerins et de marchands, principalement absorbé par la voie maritime et côtière, que les sultans avaient largement favorisée au détriment de la route des montagnes. Dès le XI^e siècle apparaît une « route sultanienne » (*jâda sultâniyya*) reliant les principales cités de la côte de la mer Rouge, depuis la grande ville yéménite de Zabid, jusqu'à la vallée de Yalamlam, lieu traditionnel de l'*ihram* des pèlerins yéménites. Une multitude de petits navires, des boutres aux coques cousues adaptés à la navigation en mer Rouge, longeaient également la côte chaque année jusqu'au port de Djedda, en un convoi contrôlé par l'État yéménite. En dépit des risques de naufrage qui n'étaient pas minces, emprunter la voie maritime constituait un moyen plus sûr que le parcours terrestre : au soleil de plomb qui s'abattait plusieurs mois par an sur les plaines côtières de la mer Rouge venait s'ajouter la rapacité des tribus locales, promptes à rançonner les voyageurs.

De fait, au-delà de quelques manifestations épisodiques de puissance sultanienne le long de cette route terrestre, lorsque se déplaçait le « palanquin » du sultan (*mahmal*) ou le souverain en personne, les pèlerins ne pouvaient guère compter sur l'appui du pouvoir pour assurer leur sécurité. C'est ainsi que se multiplièrent à partir du XIII^e siècle au moins, les caravanes placées sous la protection d'hommes de religion, dont les vertus éminentes attiraient la *baraka* divine sur les pèlerins et leurs convois. Autour de la tombe du plus célèbre d'entre eux, le faqîh

Mûsâ ibn ‘Ujayl, qui conduisit des caravanes du *hajj* à plusieurs dizaines de reprises, finit même par se développer une petite ville, Bayt al-Faqîh, encore bien vivante aujourd’hui. Nombre de récits conservés dans les manuscrits hagiographiques du Yémen rapportent les miracles édifiants accomplis tout au long de la route par ces saints personnages : tribus rapaces et voleurs châtiés, faim et soif écartés, désordres et pillages prévenus. Longtemps encore après le XV^e siècle, les caravanes des pèlerins du Yémen continuèrent d’être patronnées par des lignages charismatiques de ce type, comme en témoigne par exemple le récit du voyageur allemand Burckhardt en 1814. Proche et familier, le pèlerinage de La Mecque n’en représentait pas moins pour les habitants du Yémen une épreuve, un voyage périlleux, une expérience à la fois individuelle et collective riches en danger dont il convenait de se prémunir par tous les moyens.

Eric Vallet